
ARTÍCULO

Noemí Wallingre

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA DINÁMICA TERRITORIAL PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO ARGENTINO. EL APOORTE PENDIENTE.

Revista Transporte y Territorio N° 2, Universidad de Buenos Aires, 2010.



Revista Transporte y Territorio
ISSN 1852-7175
www.rtt.filo.uba.ar

Programa Transporte y Territorio
www.ptt.filo.uba.ar
Instituto de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

Wallingre, Noemí. Responsabilidad del transporte aéreo en la dinámica territorial para el desarrollo del turismo argentino. El aporte pendiente. *Revista Transporte y Territorio*, N° 2, Universidad de Buenos Aires, 2010. pp. 99-120.
<www.rtt.filo.uba.ar/RTT00206099.pdf>

*Recibido: 9 de diciembre de 2008
Aceptado: 17 de noviembre de 2009*



Responsabilidad del transporte aéreo en la dinámica territorial para el desarrollo del turismo argentino. El aporte pendiente.

[Noemí Wallingre](#)¹

RESUMEN

Desde la concepción del turismo moderno su desarrollo requirió de una base territorial que le permitiera sustentarse y diferenciarse mientras que el transporte se consolidó como el factor articulador imprescindible para el desarrollo de esta actividad. Debido a esto, el análisis conjunto del turismo, el territorio y el transporte es de imperiosa necesidad.

Es sabido que cualquier territorio puede considerarse con potencial para el aprovechamiento turístico, aunque el desarrollo solamente podrá plasmarse si se identifican los recursos factibles de ser aprovechados, se incorporan los equipamientos necesarios y se procede a garantizar la accesibilidad.

En Argentina, si bien el turismo fue vital para impulsar la integración territorial y es una actividad creciente que tiende a expandirse en algunos territorios históricamente postergados para esta actividad, encontrándonos en el siglo XXI, el transporte aéreo interno continúa sin acompañar este proceso.

Por lo expuesto, este artículo repasará los principales ejes respecto de la necesidad de propulsar una articulación entre el territorio, el transporte aéreo interno y el desarrollo del turismo en Argentina. Analizará el rol del transporte como componente del sistema relacional del turismo, e intentará revisar la responsabilidad que para mejorar la articulación territorial para desarrollar ese sector esta modalidad del transporte tiene asignada. Finalmente invitará a reparar las acciones postergadas del transporte aerocomercial interno, que afectan y condicionan al sector del turismo.

ABSTRACT

From the conception of the modern tourism his development needed of a territorial base that it was allowing him to be sustained and to differ whereas the transport was consolidated as the articulator factor indispensably for the development of this activity. Due to this, the joint analysis of the tourism, the territory and the transport it is of imperious need.

It is known that any territory can be considered by potential for the tourist utilization, though the development only will be able to take form if the feasible resources are identified of being taken advantage, the necessary equipments join and one proceeds to guarantee the accessibility.

In Argentina, though the tourism was vital to stimulate the territorial integration and it is an increasing activity that tends to expand in some territories historically postponed for this activity, being in the 21st century, the air internal transport continues without accompanying this process.

For the exposed thing, this article will revise the principal axes respect of the need to promote a joint between the territory, the air internal transport and the development of the tourism in Argentina. He will analyze the role of the transport as component of the relational system of the tourism, and will try to check the responsibility that to improve the territorial joint to develop this sector this modality of the transport has assigned. Finally it will invite to repair the actions postponed of the transport aerocomercial internally, that they affect and determine to the sector of the tourism.

Palabras Claves: Transporte; Turismo; Territorio; Transporte aéreo.

Palavras-chave: Transporte; Turismo; Território; Transporte aéreo.

Keywords: Transport; Tourism; Territory; Air transport.

¹ Universidad Nacional de Quilmes, Argentina. nwallingre@unq.edu.ar



La ausencia y/o la falta de calidad en las infraestructuras y los servicios de transporte, limita las posibilidades de integración y de desarrollo del turismo en el nivel regional, nacional e internacional.

INTRODUCCION

El turismo no puede concebirse sin una base territorial que lo sustente en la que además encuentra un importante factor de diferenciación. Esta situación produce que su desarrollo se base en la indisolubilidad tanto del territorio como del transporte.

Además, en el turismo a cada territorio es posible asignarle un valor y un rol que lo constituirá en protagonista o marginal de los procesos generales de desarrollo. Por esto, su análisis conjunto con el territorio y el transporte como articulador de uno de los sectores productivos más pujantes de la última etapa, se traduce en una imperiosa necesidad.

Si bien suele pensarse que cualquier territorio, sin importar su escala o ubicación, puede considerarse como de potencial aprovechamiento turístico, este hecho solo se podrá concretar si en éste se identifican recursos factibles de desarrollo, se incorporan los equipamientos necesarios y se procede a garantizar la accesibilidad mediante las diferentes modalidades de transporte.

Sin embargo, mientras que en Argentina el turismo fue vital para impulsar la integración territorial y es una actividad creciente que tiende a expandirse incluso en algunos territorios históricamente postergados para el desarrollo de esta actividad, aún en la primera década del siglo XXI, el transporte aéreo interno continúa sin acompañar este proceso. En ese sentido, es posible sostener el papel pendiente que como organizador del territorio entorno del turismo y que, debido a la amplitud y dispersión territorial de los productos, el transporte aéreo tiene asignado para el desarrollo.

Por esto, es importante repasar los principales ejes respecto de la necesidad de propulsar una articulación entre el territorio, el transporte aéreo interno y el desarrollo del turismo en Argentina. También es relevante analizar el transporte como componente del sistema relacional del turismo, y la revisión de la responsabilidad que para mejorar la articulación territorial para el mayor desarrollo de la actividad, a partir de garantizar la conectividad, esta modalidad del transporte tiene reservada. Así también es necesario reparar las postergadas acciones del transporte aerocomercial interno, que afectan y condicionan a un sector socioeconómico tan vital como el turismo.

1. TRANSPORTE E INTEGRACIÓN TERRITORIAL

El sector transporte tiene asignado una ineludible responsabilidad en el desarrollo socioeconómico de las naciones debido a que presta un servicio imprescindible para las actividades productivas, de servicios y en el desplazamiento de las personas².

² Entre las funciones elementales del sector transporte se encuentran las de satisfacer las necesidades de los diferentes sectores productivos: industriales, rurales, de servicios u otros, facilitando la conexión con los centros de consumo; contribuir a la integración de los grupos sociales, a la difusión de la cultura y a la unión de todos los pueblos del mundo; reactivar o desarrollar nuevas regiones, zonas o localidades. En este caso, también debe preverse la mejora o el desarrollo de transporte en zonas pobres o marginales con el fin de proporcionar acceso a la salud, educación y posibilitar acciones de desarrollo. Debe tender hacia la integración mundial, y en el caso particular del sector productivo turístico a garantizar la conectividad entre los centros emisores y receptores facilitando el desplazamiento de la demanda turística, redistribuyéndola con posterioridad dentro del destino.



Es por esto, que el desarrollo de los sistemas de transporte debe planificarse en base a las funciones de integración –vertebración– que el transporte está llamado a concretar, pudiendo variar de un país a otro como también de una región a otra o de una provincia a otra, dentro de un mismo país. Roccatagliata (1994) sostiene que el transporte es fundamental para lograr el ordenamiento territorial, entendiendo por ello la articulación y coordinación del territorio, debiendo generar un desarrollo territorial más equilibrado, porque la actividad económica y social -entre las que se incluye el turismo- está condicionada por la accesibilidad; por esto se propone fijar una política nacional de transporte relacionada con el territorio, es decir de forma conjunta y no separados.

“El sistema de transporte, desde la perspectiva territorial, tiene como funciones principales el dotar de accesibilidad al territorio, es decir que se pueda llegar, que se pueda acceder a los destinos del espacio.” (Serrano Rodríguez, 1993:17). El transporte y las comunicaciones, son condiciones necesarias para generar una región ‘ganadora’, es decir competitiva (Boisier, 2002)³.

Roccatagliata plantea además, que el modelo de desarrollo de transporte a implementar es aquel que mejor se adapte a determinada época, país o región y que, ante una nueva organización territorial, por la mutación del sistema productivo y tecnológico, aquel que para un período pudo ser equilibrado para otro, se puede constituir en desequilibrado y ser poco eficiente. Por otro lado, debe reconocerse que no es conveniente ‘copiar’ sistemas o redes que para determinado país son ‘eficientes’, debido a que ese modelo responde a su realidad territorial en relación con un desarrollo socioeconómico determinado. En este caso, si otro país o región ‘copia’, es muy probable que el desarrollo fracase, es decir, que no satisfaga las necesidades para lo cual fue impulsado e implementado. Estas situaciones son a menudo observables en los países de menor desarrollo, en los cuales muchas veces no se tiene en cuenta la idea de fijar políticas territoriales y de transporte de forma conjunta, y en concordancia con los cambios en los factores de producción, como tampoco se considera la necesidad de una planificación previa para el posterior desarrollo, y simplemente se propulsan modelos que ya fueron probados y funcionan en otros países pero que probablemente fracasen, o no se adapten, cuando se los intente replicar en naciones con realidades territoriales muy diferentes.

También es cierto, que los países con los mayores avances e inversiones en el transporte, son coincidentes con el mayor grado de desarrollo alcanzado por éstos. Por el contrario, los países llamados periféricos -o de menor prosperidad- parecieran no reconocer la importancia de invertir en las mejoras del sistema de transporte y en consecuencia ven afectadas sus posibilidades de desarrollo, incluyendo el turismo. Esta situación tiende a generar un ‘círculo vicioso’ que a la vez repercute en acentuar un mayor subdesarrollo.

Es indudable que el crecimiento económico y social requiere de un sistema de transporte eficiente. En el caso del turismo, puede pensarse por ejemplo, que para su impulso el transporte es tan necesario como el de disponer de recursos y de productos turísticos que motiven a la demanda.

Por lo tanto, es imperioso comprender que el transporte, por lo general, no tiene un fin en sí mismo sino que es un medio imprescindible para alcanzar otros fines. ¿Cuáles otros fines?: el desarrollo socioeconómico. Es un hecho demostrable que la ausencia o la falta de eficiencia en el transporte redundan en importantes pérdidas económicas para una nación. Esas son las razones por las cuales los gobiernos que propulsan el desarrollo, consideran la implementación de políticas de transporte, disponen de importantes inversiones, y en

³ “Las capacidades de desarrollo de un territorio no están dadas de antemano sólo por la dotación estática de recursos, sino que dependen, en gran medida, de procesos dinámicos que incorporan y entrelazan aspectos estructurales, institucionales y relaciones propias de cada territorio local.” (Madoery, 2008:71)



muchos casos de subvenciones diferenciadas para su concreción. Porque, como bien lo reconoce Seguí Pons (1991:47) “[...] las vías por las que transcurren los flujos, jerarquizan los territorios y los estructuran, desarrollando centros de poder y de decisión.” Las redes del transporte se constituyen en un medio necesario para producir un territorio, y son un factor esencial para determinar sus límites (Cammarata, 2008).

En la implementación de las políticas del transporte se deben generar sistemas constituidos por redes interactuantes tendientes a la descentralización, a permitir la multimodalidad y hacia la implementación, para cada caso, de la modalidad que ofrezca los mayores beneficios al menor costo posible. Así lo considera Roccatagliata, (1994:57):

“Una política de transporte debe orientarse a propiciar el desarrollo de un sistema intermodal integrado y complementado, que actúe con la mejor eficiencia y el menor costo para la sociedad, contribuyendo al proceso de construcción de las nuevas ventajas competitivas de la nación.”; a la vez que agrega: “Cada modo del transporte debe hacer lo que sabe mejor y dejar a los otros modos lo que hacen mejor que él. En este concepto fundamental estriba la intermodalidad, la concepción del transporte como sistema integrado y complementado.”

Asimismo, el proceso globalizador -el avance del transporte tiene un alto grado de responsabilidad en su construcción-, exige una gran interdependencia entre las naciones. En consecuencia, debe tenderse a estructurar el territorio hacia adentro de una nación conectando regiones, provincias y municipios, a la vez que brindando más autonomía a cada unidad administrativa, y también conectándolo hacia afuera, con otros países, es decir con los mercados internacionales porque de lo contrario un país tiende al aislamiento y se limita su desarrollo. El transporte se constituye en un sector de distribución. Pero en dicha distribución participan tanto los intereses políticos como estratégicos que tienden a incrementar la interacción espacial entre las unidades políticas, entre los bloques económicos con intereses afines, con los cuales se busca cooperación (Seguí Pons, 1991).

Por su parte, tal como lo refleja el estudio del CIMOP⁴ (2003) en los países de mayor desarrollo la infraestructura es programada adecuadamente en planes consensuados y concertados con los actores sociales y con las jurisdicciones territoriales. Cada proyecto tiene su ubicación en un escenario global deseado y responde a una estrategia, mientras que la infraestructura se gesta junto a propuestas de ordenación del territorio y el desarrollo urbano y regional. Según ese estudio, en esa tarea el Estado desempeña un rol orientador, programador o planificador, acompañado por el sector privado, de acuerdo a las variaciones existentes entre los países.

En la pretensión de lograr una integración territorial, respondiendo a un concepto coordinado, integrador y justo, y en función de los diferentes flujos a transportar, es oportuno realizar una separación entre la necesidad de desarrollar redes principales o secundarias. Las primeras están destinadas a jerarquizar las conexiones entre las ciudades y centros de producción más importantes y de mayor demanda, pudiendo brindar tanto conectividad nacional como transnacional, y contribuyen a la articulación central del territorio. Las segundas tienen el rol de actuar como colectoras, y por lo tanto de acompañar a las primeras, comunicando ciudades de menor demanda como también, en muchas regiones, realizar los tráficos transversales que permiten la descentralización del transporte, a la vez que mejoran la articulación territorial mediante la oferta de rutas que unen destinos desde y

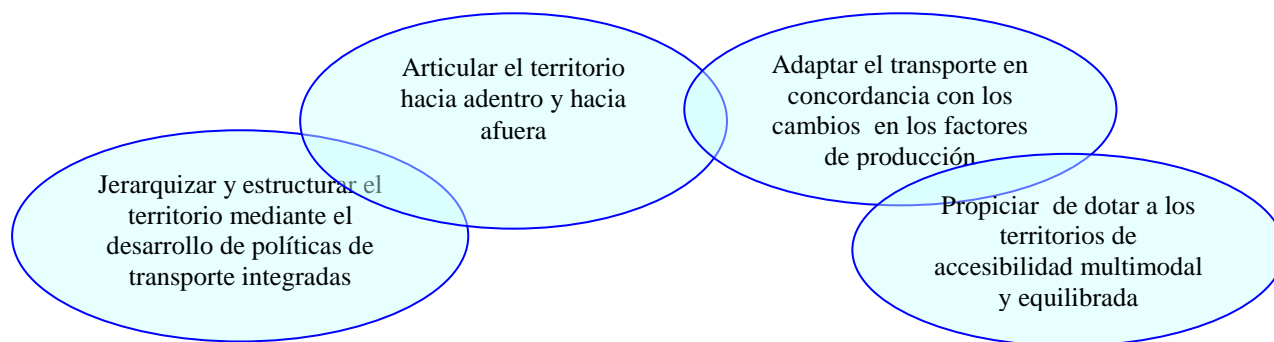
⁴ El Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas de Argentina realizó el trabajo “Una visión estratégica del Transporte en la Argentina” desde un enfoque global de la infraestructura de transporte dentro de un modelo de nación posible que contemple el desarrollo armónico y equilibrado de todas las regiones de la inserción Argentina dentro del MERCOSUR. El propósito fue constituirse en un trabajo de base para la discusión y definición de un plan integral de transporte e infraestructura para ese país, a partir de disponer un modelo director flexible, dinámico e integrador.



hacia el interior de un país sin depender de los *hubs* centrales y generando así un tráfico de tipo transversal. Tampoco debe descuidarse la generación de corredores de integración. Éstos son los ejes estratégicos de integración regional tanto hacia adentro de un país como para con los países vecinos, los cuales se apoyan en las redes estratégicas de cada modalidad como las rutas, los aeropuertos, los puertos, etc.

Por todo esto, los objetivos particulares que debería establecer una política de transporte adecuada que favorezca la articulación del territorio, que contribuya a un desarrollo más equitativo e incluyente de las diferentes alternativas de producción, pueden representarse de la siguiente forma:

Figura 1.



2. EL TRANSPORTE COMO COMPONENTE DEL SISTEMA RELACIONAL DEL TURISMO

El turismo⁵, como actividad de servicios es el resultado complejo de interrelaciones entre diferentes factores que pueden considerarse desde el análisis de la teoría general de los sistemas. Si se entiende, de forma sencilla, que un sistema es un conjunto integrado de elementos interactuantes destinados a realizar cooperativamente una función determinada, no cabe duda que el desarrollo del turismo debe enfocarse desde esta mirada. Por esto, vale la pena repasar a Leiper (1979)⁶ quién precisó e hizo más accesible el estudio del turismo desde el enfoque de esa teoría a través de ofrecer un modelo de carácter descriptivo para lo cual, desde su punto de vista, el turismo “[...] es un conjunto abierto de cinco elementos, interactuando en un amplio medio ambiente.” Esos elementos son:

- a) Uno dinámico: el turista, quien al viajar pone en funcionamiento el sistema.
- b) Tres geográficos:
 - la región generadora (centro emisor).
 - la ruta de tránsito (rutas de desplazamiento).
 - la región de destino (centro turístico).
- c) Uno económico, que el autor denomina industria turística.

⁵ Es uno de los agentes estratégicos de desarrollo y de mayor crecimiento (actualmente es la 1° actividad económica mundial y en Argentina, en 2005 fue la 4ª actividad generadora de divisas al país); en algunos países como actividad principal y en otros como complementaria. Por ello, es conocido el interés que existe en la mayoría de los gobiernos, incluyendo el argentino, por incentivar su desarrollo.

⁶ En Acerenza, M. (1995) Administración del turismo, México, Editorial Trillas. Con posterioridad otros autores asignaron, la denominación de Sistema Integral de Turismo y algunos han replanteado hacia el enfoque basado en la teoría de los sistemas complejos (es el caso de Ricaute (2001).



Éste último elemento involucra a las prestaciones de servicios de alojamiento y de alimentación; los centros de amenidades y de diversión; los establecimientos comerciales relacionados y el transporte en todas sus modalidades.

Además, para la comprensión integral del turismo, debe considerarse tanto a los servicios elementales o de base, es decir todas las prestaciones directas y que son la razón por la que el turista se dirige al destino y satisfacen su necesidad principal, como los servicios periféricos, aquellos que se ubican en torno a los primeros y que si bien son de menor relevancia por ser, desde una primera lectura, menos necesarios, también son determinantes de la competitividad del destino.

Esos bienes y servicios son brindados en espacios territoriales bien definidos razón por la cual el sistema, además de mantener una estrecha relación funcional, mantiene una estrecha relación espacial con los elementos geográficos que lo integran. Todos los elementos que conforman el sistema turístico se encuentran ordenados en conexión, tanto funcional como espacial y en interacción con los factores físicos, económicos, sociales, culturales, políticos y tecnológicos, que conforman el ambiente en el cual se desarrolla la actividad.

Una característica fundamental de un sistema es que todo cambio o modificación de un elemento conlleva, por el juego de interrelaciones, a un cambio no directo del resultado del sistema. Este es el motivo por el que se debe abordar el desarrollo del turismo desde la óptica sistémica porque el turista primeramente evalúa la calidad del destino como un todo y no por una prestación en particular.

Desde esta postura, el sistema de transporte es un componente imprescindible para el desarrollo del turismo. Si la demanda no puede llegar al destino, no puede desplazarse dentro de éste, no puede trasladarse hacia otros, o puede realizarlo con dificultad o limitación, es improbable que un destino pueda alcanzar un verdadero desarrollo y su consecuente sostenimiento en el tiempo.

En el caso del turismo, el territorio es además uno de los grandes factores de diferenciación a la vez que usualmente forma parte del producto turístico y en muchos casos -aunque no en todos-, es el principal recurso del desarrollo. Por lo tanto, en esta actividad la planificación para el uso del territorio es un factor decisivo para la sostenibilidad del desarrollo.

Para el abordaje territorial, el mundo comenzó a pensar en diferentes escalas. *“Debería empezar a pensar en pequeño (en relación con regiones), pero simultáneamente debería pensar en grande, en lo que respecta a la totalidad y la amalgama globales de las regiones eficaces y progresistas”* (Ohmae, 2005:152). En el caso del desarrollo del turismo ese abordaje puede hacerse desde la escala municipal, comarcal, regional, nacional, mediante la estructuración de corredores u otras. Según sus dimensiones espaciales tienen lugar grandes o pequeños destinos⁷. Esa diversidad espacial debe procurar además articularse, tendiendo a lograr una integración regional, tanto de alcance nacional o internacional, y/o provincial o municipal. El desarrollo requiere de este tipo de integración-articulación que facilite la homogeneidad de las infraestructuras y servicios y a la demanda, los desplazamientos.

Desde estas posibilidades, determinados países fueron implementando modelos de desarrollo territorial para el turismo basados en la definición de regiones, zonas, áreas,

⁷ Es un lugar con una demarcación espacial determinada, que reúne homogeneidades de recursos e identidades que permiten el desarrollo de productos turísticos compartidos, que debe disponer de instituciones, infraestructuras, servicios e instalaciones para satisfacer las necesidades de la demanda.



corredores, comarcas, polos, como también a partir de modelos provinciales o municipales. Para cualquiera de esas escalas, es necesario que la política, la planificación y el desarrollo sean definidas a partir de los espacios territoriales previamente acordados.

Clavé (2005:26-30) al tratar la relación entre los sistemas del plan territorial del turismo considera un sistema productivo y otro relacional. En el sistema productivo sobre el territorio refiere que en el turismo *“el sistema productivo estudia las posibilidades de desarrollo turístico de la región, las áreas turísticas de la región y sus densidades de ocupación, las tipologías turísticas reales y potenciales y la interacción entre el sector turístico y otros sectores de apoyo (comercial, agrícola, pesquero, inmobiliario, etc.)”*. Mientras que el sistema relacional trata *“sobre todos los elementos de conexión de la región, es decir, la ordenación y planificación del sistema de comunicaciones, la accesibilidad y las telecomunicaciones”*.

A la vez considera que la accesibilidad debe considerar:

- a) la integración con el exterior, es decir, entre la región y las áreas exteriores tanto nacionales como internacionales;
- b) la articulación hacia el interior, que facilitan la conexión física de una región -y podemos agregar, las localidades de la misma- y,
- c) la coordinación intermodal.

También es importante la observación de Clavé cuando plantea que el sistema relacional tiene una importancia vital en la planificación de la actividad turística, ya que se vincula con la accesibilidad del destino respecto a las áreas emisoras y con la capacidad de movilidad interna, lo cual favorece los flujos turísticos.

Si bien es posible entender que esto es una implementación común, no lo es cuando en los países de menor desarrollo se impulsa el desarrollo del turismo. Generalmente las acciones son separadas o aisladas de las relaciones que necesariamente deberían considerarse del sistema de transporte.

Clavé, cuando analiza como delimitar el potencial turístico de un territorio, además de considerar las diferentes categorías y jerarquías de los recursos turísticos y del equipamiento, incluye, una vez más, el factor accesibilidad como un elemento clave a la hora de valorizar el recurso. Recuerda, que en la valoración de la accesibilidad debe considerarse la accesibilidad al destino y la conectividad intra comarcal, en particular entre destinos cercanos.

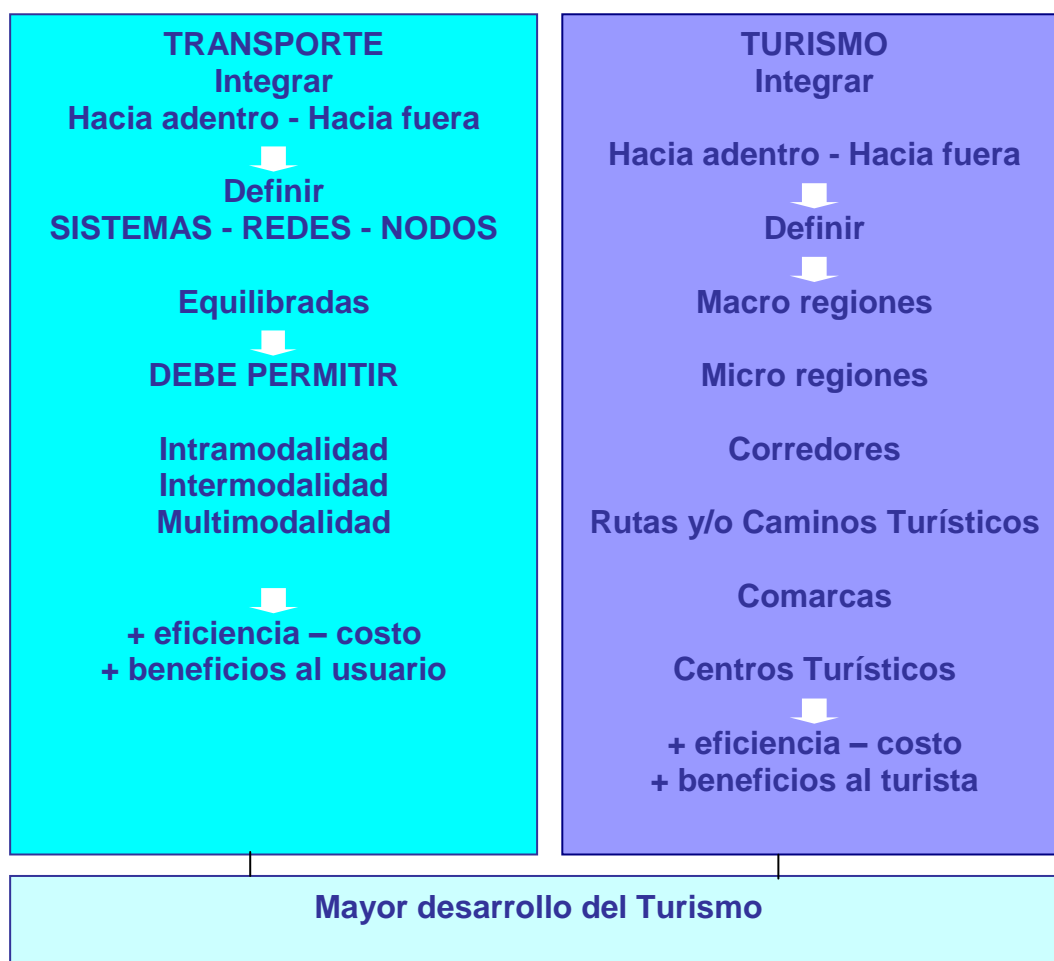
Entonces, es imperioso que exista conectividad entre los diferentes destinos y productos turísticos de una misma región, o dentro de una provincia, que garanticen los desplazamientos a través de brindar, sólidas infraestructuras, frecuencias y calidad en los servicios y sin dejar a los turistas aislados entre un destino y otro. En muchas zonas, si bien no quedan aislados, o no garantizan la calidad o se deben recorrer importantes distancias adicionales -por no existir comunicaciones más directas-, para poder conectarse entre los diferentes destinos, situación que muchas veces logra desanimar a la demanda la que puede desistir de visitar un nuevo atractivo, produciendo el consecuente perjuicio en el desarrollo regional.

A pesar de estos fundamentos, la accesibilidad física al destino turístico, depende en gran medida de la infraestructura existente, es decir de la ubicación de las redes de las distintas modalidades. Esto se debe a que el problema recurrente, en particular en los países de menor progreso, es que los sistemas de transporte ‘son pensados’, o expresándonos mejor,



planificados, si es que realmente lo son, en función de otras actividades productivas tradicionales (agro, industria, minería, pesca) o con propósitos multi sectoriales y no en función del turismo. El turismo, salvo excepciones, bien o mal, aprovecha las redes existentes. Como ya hemos dicho, los sistemas de transporte son un medio para desarrollar otros fines, y si los factores de producción cambian, el transporte debe hacerlo también. En este punto, cada región debe replantearse sobre la necesidad de adaptar sus sistemas de transporte a las necesidades del creciente sector turismo⁸, tendiendo a lograr una mayor interrelación-asociación entre ese factor productivo, el territorio y el transporte tal como queda representado en la figura 2.

Figura 2. Articulación territorio, transporte y turismo



Fuente: Elaboración propia

Otro aspecto a tener en cuenta es que en el caso del turismo, el transporte forma parte tanto de los servicios elementales como de los periféricos. ¿Por qué? Porque existen servicios de transporte que se prestan directamente para satisfacer a la demanda turística como es el caso de un vuelo *charter* o un crucero. Sin embargo, el sector aprovecha, y mucho, los servicios de transporte regulares que esencialmente no están planificados para el turismo, aunque en las altas temporadas turísticas refuerzan sus frecuencias e integran, desde este análisis, las prestaciones periféricas, siendo un ejemplo, en el marco de este artículo, la totalidad de los servicios aéreos de carácter regular.

⁸ A pesar de estas observaciones, algunos destinos argentinos han invertido en desarrollar aquellos transportes apropiados y necesarios para el impulso de la actividad.



De esta forma, sin la existencia de transportes eficientes es casi imposible proyectar que un territorio, por más importantes atractivos o productos turísticos que posea, pueda alcanzar un desarrollo sostenido con vistas al largo plazo. Así también, la ausencia o la insuficiente oferta de servicios de transporte puede perjudicar al resto de los inversores del sistema turístico como es el caso de los alojamientos, gastronomía, actividades, comercios, empresas de turismo, etc., y de la comunidad en particular.

Un último aspecto relevante de precisar es que el desarrollo y la prestación de los servicios de transporte de aproximación, por lo general dependen de la jurisdicción nacional, excepto que el turismo se desarrolle hacia el interior de una provincia. Esta situación, y debido a la insuficiencia en la coordinación entre la nación y las provincias, suele condicionar la oferta de servicios de transporte hacia los destinos turísticos, los cuales pueden quedar perjudicados, en particular en las altas temporadas.

3. EL ROL DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO ARGENTINO

3.1. Actividad turística, territorio y transporte

En las sociedades actuales y de mayor desarrollo se avanza hacia la búsqueda de la disminución en la relación espacio-tiempo-costo. Se reconoce que la gran evolución en la velocidad, en particular de la mano del transporte aéreo, declaró 'la muerte a la distancia'. Esto significa que si se dispone de transportes rápidos, la distancia deja de ser una limitación⁹. En el caso del transporte aéreo, para el sector turismo tiene por función garantizar la conectividad entre los centros emisores y los centros receptores, en particular de aquellos de mayores distancias, posibilitando el dinámico flujo de la demanda. Una correcta planificación y su consiguiente desarrollo y sostenimiento, son de vital importancia para garantizar el crecimiento de un destino turístico. Es por esto, que en los destinos turísticos intercontinentales, insulares como también los intra continentales y nacionales de largas distancias, el transporte aéreo es la modalidad que lidera los traslados de pasajeros.

Sobre la necesidad de definir criterios de articulación territorial para el desarrollo del turismo, en Argentina, los antecedentes se originan en la década 1960, desde cuando se produjeron numerosas modificaciones (1968, 1970, 1977, 1984, 1998, 2005). Mediante la Ley de turismo N° 25.997/05 se rescató y continuó reconociendo cuatro figuras para la gestión territorial del turismo siendo las mismas los municipios -centros turísticos-, las comarcas -o micro regiones-, los corredores y las regiones. Por su parte, las premisas acordadas para la formulación del Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS) -Turismo 2016-, puesto en marcha en 2005 por la Secretaría de Turismo de la Nación, fueron llevadas adelante mediante un trabajo de base sustentado en las seis regiones turísticas históricamente formuladas, en las cuales se incluyeron algunas modificaciones en su constitución. El Mapa Federal de Oportunidades desarrollado y que integra el PFETS, cuenta entre las ideas fuerza, el apoyo federal a las articulaciones regionales para la 'planificación y la gestión integrada' y 'un desarrollo equilibrado del espacio turístico nacional'. Con esa finalidad continuaron definidas seis regiones turísticas; los corredores actuales y potenciales; las áreas de uso turístico actuales y aquellas áreas de vocación turística -potenciales-; los circuitos turísticos actuales y potenciales; las travesías -entendidas como los caminos necesarios de vinculación entre los diferentes elementos del espacio turístico -actuales y potenciales- y los circuitos turísticos transfronterizos. También

⁹ En el transporte el concepto de distancia es analizado desde tres perspectivas: a) distancia espacial, es la real en el espacio físico; b) distancia temporal, es la unidad de tiempo medida en horas que se requiere para prestar el servicio en relación con la distancia espacial, y varía en función de la modalidad empleada y de las condiciones de implementación del servicio y, c) la distancia psicológica, que consiste en la percepción del pasajero de cuánto tiempo, medido en horas, se demora en recorrer la distancia espacial.



fueron reconocidos los conceptos de macro productos, los productos y las puertas -accesos al país-, existentes y potenciales. Por todo esto, el gobierno interpreta que el Mapa Federal de Oportunidades es producto de la superposición de una serie de capas temáticas correspondientes a cada uno de los componentes del espacio turístico nacional (PFETS, 2005).

Por otra parte, en 2005 fue promulgada la nueva Ley Nacional de Turismo -N°25.997- mediante la que se declara de interés nacional al sector como actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país. La actividad turística resulta prioritaria dentro de las políticas de Estado. El PFETS reafirma que *“el gobierno nacional concibe al turismo como uno de los caminos centrales de la construcción de un nuevo modelo de país [...]”*. El plan *“dio comienzo a la tarea de concertar y diseñar una política de Estado capaz de encauzar y articular factores dispersos y distorsionados [...] Reconoce que la política turística se subordina fundamentalmente a los ejes rectores de la política económica y de ordenamiento territorial.”* El plan tiene como objetivo general ser el proceso orientador y articulador de actuaciones que optimice recursos y encamine esfuerzos hacia un modelo concertado de desarrollo turístico sustentable. La visión del sector apuesta a convertir a la Argentina en el país turístico mejor posicionado de Sudamérica por la diversidad de su oferta turística, basada en desarrollos territoriales equilibrados y respetuosos del hábitat e identidad de sus habitantes. Acepta la necesidad de un desarrollo equilibrado del espacio turístico nacional, reconoce la necesidad de la regionalización, de la diversificación de los productos y los destinos y de facilitación de la conectividad interna y externa a la vez que procura extender el desarrollo de productos a zonas donde la actividad es aún incipiente.

Entre uno de los desafíos para el mediano plazo, expresa la necesidad de articular con todas las áreas productivas de la economía la concreción de la infraestructura necesaria para resolver los problemas de conectividad interna y externa que limitan el crecimiento y la evolución general del país y obstruyendo la expansión del turismo como alternativa de desarrollo.

Como uno de los factores críticos del desarrollo de la oferta destaca la falta de políticas de conectividad. El actual mapa de conectividad conduce dificultosamente a los destinos lejanos y obliga a depender de su centro focal en la Ciudad de Buenos Aires.

En este punto es necesario resaltar que Argentina es un país muy extenso a la vez que los principales productos turísticos se encuentran territorialmente dispersos y muy distantes entre sí, en particular aquellos de atracción internacional, situación que complica su desarrollo si éstos no son acompañados por una eficiente política del transporte, en particular de la modalidad aérea. Es así que el principal destino de preferencia del turismo internacional es la ciudad de Buenos Aires, seguido por los ubicados a mayor distancia de esa Ciudad -principal y casi único *hub* del transporte aéreo-, siendo los mismos Puerto Iguazú (1.319 kms.), Calafate (2.640 kms.), Puerto Madryn (1.360 kms.), Ushuaia (3.170 kms) y Bariloche (1.580 kms.), Noroeste argentino (promedio 1.600 kms.) y finalmente Mendoza (1.100 kms.).

En cambio, los principales destinos del turismo interno son los de sol y playa y ubicados en la costa Atlántica, incluyendo entre los primeros a Mar del Plata, Villa Gesell y el Partido de la Costa, seguidos por el turismo en las sierras de la provincia de Córdoba. Además, fueron importantes los incrementos en los destinos de ski (Las Leñas, S. M. de Los Andes, Esquel, Ushuaia); Puerto Iguazú (Cataratas del Iguazú), y la Región Litoral Sur (turismo fluvial de sol y playa y termal).



3.2. Situación del transporte aerocomercial interno¹⁰

En Argentina el transporte aéreo interno fue y es vital debido a la gran extensión territorial, a la diversidad y dificultad geográfica así como, en muchas regiones, a la falta de otras alternativas eficientes de transporte. Sin embargo, Potenze (1998) explica que el gobierno argentino desde principios del siglo veinte -origen del transporte aerocomercial internacional-, “mostró un permanente desinterés por brindar algún tipo de impulso a la actividad aérea [...]”. A pesar de ello desde 1927, en que se establece en el país la primer empresa, comenzó a fortalecerse el desarrollo del transporte con fines comerciales. A partir de 1945 recibió un marcado interés por parte del gobierno a tal punto que en 1950 surgió, de la fusión de las cuatro compañías mixtas existentes, Aerolíneas Argentinas como compañía del Estado, y desde 1955 se van a implementar un sinnúmero de políticas contra opuestas. Potenze expresa:

“La caída de Perón en 1955 marcó un cambio profundo, con una política liberal a ultranza, que se adelantó en dos décadas a la desregulación norteamericana. Cualquiera podía entonces formar una línea aérea, pero sin inversiones importantes ni subsidios adecuados la mayoría fracasaron. [...] a comienzos de los años setenta la política nacional se orientó a mantener a Aerolíneas Argentinas como empresa estatal de bandera, y a permitir en los vuelos interiores la “competencia regulada” entre ésta y las privadas, situación que se mantendría hasta mediados de la década siguiente cuando la ideología nacionalista nuevamente buscaría el monopolio, limitando las posibilidades de Austral, la única empresa privada importante, por entonces.”

En la década de 1990, siguiendo las tendencias internacionales orientadas hacia un acentuado neoliberalismo, y debido a “la pérdida progresiva de eficacia y la eficiencia con que el Estado desempeñaba las actividades de servicios han impulsado las políticas de desregulación y de no intervención, en el entendimiento que las solas fuerzas del mercado conducirían a la mejor asignación de los recursos económicos, y por la competencia, a la prestación más eficiente de los servicios.” (Iturriza, 1993). Buscando adecuar el transporte aerocomercial a los nuevos cambios contenidos en la Reforma del Estado¹¹, en 1993 el Ministerio de Economía y Servicios Públicos presentó un informe que consideraba las formas posibles de desregulación que podía adoptar el transporte aéreo considerando entre ellas la desregulación total, la desregulación parcial o la desregulación evolutiva. Desde entonces, se optó por suavizar la total regulación que caracterizó al transporte aerocomercial. Si bien Argentina no llegó a implementar bajo esa instancia de gobierno una política de total desregulación, el transporte aéreo, en particular el interno, fue alcanzado por una política de flexibilización mediante la cual se autorizó el ingreso al mercado de nuevas empresas, el otorgamiento de una mayor cantidad de rutas y el aumento de frecuencias a las compañías aéreas existentes así como la realización de vuelos con carácter no regular para el tráfico del turismo interno e internacional.¹²

¹⁰ Para ampliar se sugiere Wallingre, N. (2001, 2003, 2007).

¹¹ En 1989, y encuadrada en las tendencias mundiales, Argentina ingresó, a partir de sancionarse las leyes de Reforma del Estado y Emergencia Administrativa N° 23.696 y de Emergencia Económica N° 23.697, en una sucesión de cambios cuya finalidad fue lograr una Reforma Estructural de Emergencia Administrativa y Reestructuración de Empresas Públicas. Se resolvió transferir actividades del sector público al privado; privatizar las empresas del Estado que éste consideró necesario; transferir otras a las provincias; concesionar a empresas privadas determinados servicios públicos y permitir una mayor competencia empresarial. Incluyó como una de las privatizaciones más controvertidas, la venta casi total a inversores extranjeros, de la principal compañía Aerolíneas Argentinas. “La pérdida de protagonismo del Estado central no generó homogeneidades sino, por el contrario, fuertes desequilibrios sociales y territoriales.” (Madoery, 2008, p.96)

¹² Si bien la legislación Argentina data desde 1970, a partir de esa política general de gobierno se produjo (para algunos casos de forma transitoria) una flexibilización de las normas posibilitando ciertos cambios en las fórmulas de oferta de capacidad, llevando el clásico criterio de número de frecuencias por ofertas concertadas sobre la base de un número global de asientos, posibilitando su utilización a través de esquemas operativos de mejor aprovechamiento de flotas y liberar la pre-determinación de tipos de aeronaves, generalizándose también la múltiple designación.



En ese marco se produjeron importantes cambios en el transporte aéreo interno. Como resultado se inició la competencia en las principales rutas troncales mediante el ingreso de nuevas compañías o el aumento de rutas por parte de las existentes. Desde 1993 se otorgaron nuevas rutas a LAPA, TAN, LAER, CATA, Aerosur, SAPSE, Aerolíneas Express e Inter Austral. Se incorporaron las nuevas empresas Dinar, Kaiken, El Pingüino, Alta, Andesmar, Southern Winds, American Falcon y Aerovip. A su vez, y por decisión gubernamental, LADE¹³ disminuyó abruptamente el plan de vuelos hacia la región patagónica, a favor de las nuevas empresas privadas, mayoritariamente de tercer nivel.

Esa situación produjo que a partir de 1990 se incorporaran como *hubs* de distribución para el tráfico de rutas transversales u otras del interior del país, Comodoro Rivadavia (LADE), Neuquén (TAN), Ushuaia (Aeroposta- Kaiken), Córdoba (Southern Winds), Salta (Dinar), Resistencia (Alta), Paraná (LAER), entre otros. Su incorporación representó importantes beneficios para muchos destinos turísticos y el incentivo de otros, debido a la descentralización de las rutas, al origen de otras de carácter transversal y en algunos al incremento de la competencia. No obstante, los aeropuertos de mayor concentración de tráfico y de pasajeros continuaron siendo Aeroparque J. Newbery (AEP), Ministro Pistarini (EZE), Córdoba (COR) y Mendoza (MDZ).

Desde 1998, todo ese proceso fue acompañado mediante la modalidad de concesión privada de un total de 36¹⁴ aeropuertos y en varios de éstos se inició la remodelación de terminales, entre los que se cuentan algunos de importancia para el turismo, aunque no fueron realizadas las inversiones y mejoras necesarias en los aspectos relativos a la seguridad y capacidad operativa (radarización, pistas, etc.).

La situación indicada permitió interpretar en una primera etapa que: “[...] se inicia el paso a otro modelo más equilibrado de redes regionales con hubs distribuidos territorialmente en base a criterios que consideran, entre otros aspectos, los potenciales flujos turísticos. Se busca una mayor interconexión interregional y con los principales destinos de los países limítrofes” (CIMOP, 2003, p.205).

A pesar de esos avances la totalidad de las nuevas empresas aéreas y la mayoría de las que habían ampliado su plan de vuelos, y aún antes del inicio de la crisis económica que afrontó el país desde 2001, dejaron de prestar servicios quedando otra vez el mayor porcentaje del mercado en manos del grupo Aerolíneas Argentinas-Austral. Esa situación produjo la eliminación de un sinnúmero de rutas y de *hubs* y afectó a la cantidad de vuelos operados semanalmente y la implementación de las rutas transversales, impactando negativamente en los avances de mejora de la articulación territorial y de conexión hacia numerosos destinos turísticos. En los años recientes, si bien algunos destinos turísticos mantuvieron la cantidad de frecuencias semanales, en otros tendieron hacia la disminución, en particular desde 2007. Es el caso de las menores frecuencias desde Buenos Aires a Mendoza, Esquel, Trelew, Córdoba, Mar del Plata, Neuquén, Salta y Tucumán. Otros destinos como Ushuaia, Puerto Madryn, Bariloche y S. Martín de los Andes, vieron afectado el ingreso de turistas debido a la insuficiencia en la oferta aérea.

Por su parte, el aeropuerto Jorge Newbery, Ciudad de Buenos Aires, continúa siendo el principal *hub* para los vuelos internos. Desde éste, la mayor cantidad de frecuencias diarias de vuelos regulares¹⁵ tiene como destino los aeropuertos de Córdoba (promedio 10 vuelos),

¹³ Creada en 1947 (a partir de su antecesora LASO -1940-) como compañía aérea de fomento regional y cuya finalidad es lograr una mayor integración nacional ofreciendo servicios hacia determinadas regiones, en particular Patagonia, que se encuentran aisladas o en desarrollo.

¹⁴ 33 aeropuertos otorgados al grupo AA2000 y 3 al grupo London Suppy. En 2008 fue concesionado el aeropuerto de Bahía Blanca (Corporación América). También se encuentra concesionado el aeropuerto Internacional de la ciudad de Neuquén.

¹⁵ Datos correspondientes al mes de noviembre (6) de 2009 y coincidentes con la baja temporada turística.



Mendoza (7), Bariloche (4), Iguazú (8), Ushuaia (8), Calafate (8), Salta (6), Neuquén (6) y Comodoro Rivadavia (5). Mientras que los restantes destinos entre los que se incluyen San Rafael, San Luis, La Rioja, San Juan, Rosario, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Jujuy, Formosa, Resistencia, Corrientes, Santa Fe, Posadas, Rafaela, Mar del Plata, Bahía Blanca, Santa Rosa, Esquel, Viedma, Río Gallegos y Río Grande, ofrecen una menor cantidad de frecuencias diarias. Del total de vuelos con destino a Ushuaia, Bariloche y El Calafate, algunos son operados desde el aeropuerto de Ezeiza con el fin de facilitar la conexión de los pasajeros en viaje por turismo que arriban desde destinos internacionales, a la vez que tienden a incrementarse en las altas temporadas turísticas. La figura 3 que representa el plan de vuelos de Aerolíneas Argentinas-Austral, grupo que concentra el mayor tráfico de los vuelos internos, refleja la concentración de pares de ciudades desde y hacia Buenos Aires, careciendo prácticamente de rutas transversales; mientras que las indicadas como tales se corresponden con rutas que efectúan escalas intermedias previas a sus aeropuertos de destino final. La figura 4 sintetiza el plan de vuelos de fomento de la empresa LADE destinados mayoritariamente hacia la región patagónica.

Figura 3. Plan de vuelos AR-AU, octubre 2008



Figura 4. Plan de vuelo LADE, octubre 2008



Figura 5. Variación del movimiento de Pasajeros en aeropuertos argentinos (1999-2007) (Nacional e Internacional)¹⁶

Año	Total pasajeros	Aeropuertos principales movimientos
1999	20.482.278	1° AEP 6.793.386
		2° EZE 5.163.582
		3° COR 1.780.099
		4° MDZ 834.789 (Mendoza)
		5° MDQ 508.887 (Mar del Plata)
		6° NQN 494.762 (Neuquén)
		7° TUC 479.549 (Tucumán)
2007	20.331.158	1° EZE 8.086.023
		2° AEP 5.735.450
		3° COR 947.853
		4° MDZ 690.208
		5° BRC 664.793 (Bariloche)
		6° IGR 566.021 (Iguazú)
		7° UHS 521.836 (Ushuaia)
		8° FTE 457.397 (Calafate)

Fuente: AA 2000 y ORSNA, 2001-8

¹⁶ Se estima que en 2007 el 90 % del movimiento de pasajeros fue realizado en aeropuertos a cargo de AA2000 (Aeropuertos grupo A).



Sobre el total de los ocho aeropuertos de mayor movimiento en 2008 se encuentran cuatro de relevancia para el turismo (Bariloche, Puerto Iguazú, El Calafate, Ushuaia). A éstos corresponde adicionar, por el elevado porcentaje de uso con esos fines, los Aeropuertos de Ezeiza (EZE), Jorge Newbery (AEP) y Mendoza.

Figura 6. Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos. Movimiento aeroportuario del Grupo "A" de aeropuertos. Año 2008.

Aeropuerto	Movimiento de pasajeros			
	Cabotaje	Internacional	Total	%
Aeroparque	5.240.988	490.054	5.731.042	30,0
Bariloche	596.380	63.250	659.630	3,5
Catamarca	26.830	-	26.830	0,1
Comodoro Rivadavia	232.061	59	232.120	1,2
Córdoba	779.502	310.504	1.090.006	5,7
Esquel	7.747	18	7.765	0,0
Ezeiza	273.538	8.210.043	8.483.581	44,4
Formosa	24.820	67	24.667	0,1
General Pico	1.878	-	1.878	0,0
Iguazú	600.945	6.497	607.442	3,2
Jujuy	44.870	108	44.978	0,2
La Rioja	25.126	36	25.161	0,1
Malargüe	6.769	2.070	8.839	0,0
Mar del Plata	83.326	299	83.625	0,4
Mendoza	622.406	147.920	770.325	4,0
Paraná	12.262	15	12.277	0,1
Posadas	48.668	182	48.850	0,3
Puerto Madryn	34.221	-	34.221	0,2
Reconquista	2.962	4	2.988	0,0
Resistencia	75.747	816	76.563	0,4
Río Cuarto	1.160	-	1.160	0,0
Río Gallegos	170.159	955	171.114	0,9
Río Grande	76.097	123	76.220	0,4
Salta	438.409	19.383	457.792	2,4
San Fernando	15.374	5.851	21.225	0,1
San Juan	68.352	844	69.196	0,4
San Luis	22.005	20	22.025	0,1
San Rafael	12.874	-	12.874	0,1
Santa Rosa	6.221	6	6.227	0,0
Santiago del Estero	32.046	84	32.130	0,2
Tucumán	264.144	2.657	266.801	1,4
Viedma	4.529	-	4.529	0,0
Villa Reynolds	1.244	-	1.244	0,0
TOTAL	9.853.679	9.261.864	19.115.543	100,0

Fuente: ORSNA, 2009.

Un dato observable es que, según el ORNA (2009) la mayor variabilidad mensual del tráfico que tienen algunos aeropuertos, como Malargüe (165,4%) es típicamente estacional debido al turismo. Comparativamente, los aeropuertos con menor variabilidad en los movimientos de cabotaje durante 2008 fueron Córdoba (7,2%), Mendoza (9,0%) y Salta (9,4%) en los cuales el turismo no necesariamente tiene la mayor incidencia en los desplazamientos¹⁷.

¹⁷ El aeropuerto Ministro Pistarini (EZE) concentró en 2008 el 89 % de los vuelos internacionales al país, mientras que son pocos los restantes que operan con algunos vuelos internacionales, entre los que se incluyen Córdoba y Mendoza.



Figura 7. Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos. Movimiento aeroportuario del Grupo "B" de aeropuertos. Año 2008.

Aeropuerto	Movimiento de pasajeros			
	Cabotaje	Internacional	Total	%
Bahía Blanca	103.105	51	103.156	5,5
Concordia	1.017	0	1.017	0,1
Corrientes	42.583	580	43.163	2,3
Cutral-Có	13	0	13	0,0
Chapelco	31.775	3	31.778	1,7
Don Torcuato	0	0	-	-
El Calafate	457.060	337	457.397	24,6
General Roca	118	0	118	0,0
Junín	2.056	0	2.056	0,1
La Plata	s/d	s/d	-	-
Necochea	678	0	678	0,0
Neuquén	269.492	68	269.560	14,5
Paso de los Libres	307	37	344	0,0
Rosario	84.359	43.933	128.292	6,9
Santa Fe (Sauce Viejo)	50.605	0	50.605	2,7
Santa Teresita	728	0	728	0,0
Tandil	1.330	0	1.330	0,1
Tartagal	0	0	-	-
Trelew	245.880	0	245.880	13,2
Ushuaia	502.543	19.293	521.836	28,1
Villa Gesell	1.442	0	1.442	0,1
TOTAL	1.795.091	64.302	1.859.393	100,0

Fuente: ORSNA, 2009.

Debido a esta situación en la que desde un tiempo prolongado el transporte aéreo se encuentra, en 2002 el gobierno decreta el Estado de emergencia del transporte aerocomercial interno y reconoce su extrema gravedad, situación que mediante un nuevo decreto extiende desde el año 2006. Las compañías nacionales enfrentaron serios inconvenientes económicos que llevó a la mayoría a dejar de operar. El mercado interno quedó concentrado nuevamente en pocas empresas. En un intento de disminuir el casi monopolio ejercido por Aerolíneas Argentinas-Austral que al año 2004 comprendía el estimado del 90 % del mercado de cabotaje, en 2005 el gobierno autorizó la operación a la Empresa Lan Argentina -grupo Lan Chile-, otorgando de esa forma, a una empresa de origen extranjero la operación de vuelos internos. Actualmente dicha empresa opera determinadas rutas troncales y coincidentes con las operadas por AR-AU. En 2006 autorizó el ingreso al mercado de algunas nuevas compañías aéreas. El objetivo fue permitir que las mismas contribuyeran a diversificar la oferta de servicios hacia determinados destinos. Ese año iniciaron sus operaciones Andes con *hub* en Salta y Sol en Rosario, mientras que LAER en 2007¹⁸ reinició sus operaciones con vuelos desde la provincia de Entre Ríos y Aerochaco desde Resistencia, Chaco. Ese año se creó la Unidad de Coordinación para el Fortalecimiento del Transporte aéreo de fomento cuyo objetivo es ampliar la cobertura de LADE y mejorar su equipamiento. En 2008 se encontraban en proceso de autorización nuevas empresas tendientes a mejorar la capacidad de oferta hacia determinados destinos, mientras que el Senado de la Nación Argentina, debido a la crítica situación operativa y financiera, sancionó la ley de re-estatización de Aerolíneas Argentinas¹⁹ y Austral.

¹⁸ Andes opera los vuelos: Salta-Aeroparque (Bue); Salta-Córdoba; Salta-Iguazú; Salta-Jujuy; Salta- P. Madryn vía Aeroparque (Bue). Sol Líneas Aéreas atiende los vuelos entre: AEP-Rosario-Santa Fe; Rosario-Córdoba-Tucumán; Rosario-Córdoba-Mendoza; AEP-Río Cuarto-Villa Mercedes- San Luis; AEP Mar del Plata; AEP-Villa Gesell. Programación de vuelos vigencia noviembre 2009. Ese año Aerochaco atendía las rutas Resistencia-Buenos Aires y Resistencia-Córdoba.

¹⁹ La empresa fue privatizada en 1990 mediante el sistema de licitación pública internacional. Desde ese año y hasta el proceso de re-estatización, no fueron pocos los grupos que tuvieron participación accionaria: Iberia, el grupo español SEPI, La estadounidense American Airlines, Air Comet, integrado entre otros por el grupo turístico



A partir de esta realidad, se comprende el estudio del PFEDTS cuando reconoce que existe una configuración radial del transporte aéreo hacia Buenos Aires, situación que quedó ilustrada en la figura 3. Resalta que para lograr el desarrollo turístico integral es necesario implementar una estrategia de conectividad que permita integrar las diferentes regiones en forma transversal y longitudinal.

Sin embargo, y a pesar de contar con importantes diagnósticos tanto sobre la situación del turismo, que se refleja en el estudio referido así como del transporte aéreo nacional, según el documento del CIMOP, las propuestas a tales soluciones aún no fueron consideradas. En este punto numerosos destinos turísticos, en particular los de mayores distancias de los principales centros emisores, se encuentran altamente perjudicados por la falta de implementación de políticas que, por un lado incrementen la conectividad aérea y por el otro contribuyan a la descentralización de esa modalidad del transporte y brinden opciones de conectividad y traslado desde los diferentes destinos del interior del país y sin depender del Aeropuerto J. Newbery.

3. APORTES FINALES

El desarrollo socioeconómico, y de la totalidad de los factores de producción que lo hacen posible, requiere de un sistema de transporte eficiente. El turismo no es la excepción, sino que por el contrario, para esta actividad el transporte se constituye en un componente elemental del sistema turístico. Por lo tanto, en su planificación integral es imprescindible incluir la problemática del transporte a la vez que ambas deben considerar la armonía en la utilización y articulación territorial. La ausencia de estas políticas coordinadas perjudica enormemente el potencial competitivo de un territorio a la vez que da lugar a generar, hacia el interior de cada país, territorios centrales o periféricos.

En el caso del turismo, la anulación o la falta de desarrollo de alguna modalidad del transporte disminuye la competitividad del destino. Por el contrario, la mejora o desarrollo, tiende a incrementarla. Desde esta perspectiva se refleja que una mayor expansión del transporte aéreo interno diferenciado entre rutas troncales, secundarias y transversales se constituye en una urgente necesidad. Esta es la organización que aplican muchos países del mundo. En las primeras rutas se concentran las principales empresas que cuentan con una mayor organización y capacidad operativa así como flotas de mayor tamaño, mientras que en las segundas, se produce todo lo contrario. Es decir que se tiende hacia una distribución más equitativa de los mercados en función de las capacidades de inversión y operación de las empresas. En el nivel mundial se incentivan las mayores desregulaciones y se autorizan a empresas *low cost* para vuelos punto a punto en rutas de alta densidad de demanda. Para el uso de aeropuertos se tiende hacia una división entre las compañías aéreas principales que operan desde los más estratégicos, y las de bajo costo así como las complementarias que tienden a hacerlo desde los aeropuertos secundarios, debido a su menor costo operativo. También se propulsa la re-estructuración de la red de aeropuertos. En algunas regiones del planeta, es el caso de la Unión Europea, se procede a un reordenamiento del espacio aéreo debido a la saturación de algunos aeropuertos. En esa región, parte de la demanda aérea que conectaba destinos de media distancia, están siendo derivados, por ejemplo al ferrocarril, en particular de alta velocidad.

Mientras tanto, el problema del transporte aéreo argentino debe asumirse como endémico debido a que desde sus orígenes en la década de 1920 ha atravesado diferentes

español Marsans. Los 18 años de privatización dejaron a AR con una fuerte reducción en su plan de vuelos, el achicamiento y no renovación de su flota, el desmantelamiento de los talleres de mantenimiento que disponía en Buenos Aires (EZE), el cierre del Sistema de Simuladores de Vuelos para la capacitación de pilotos, el laboratorio de capacitación y hasta la venta de los edificios propios de sucursales que disponía en otros países.



alternativas de gobiernos que ensayaron, desde la aplicación de las máximas regulaciones, el favoritismo y la protección de la compañía de bandera, o sociedades mixtas, monopolio estatal hasta períodos de mayor flexibilización (competencia abierta o regulada, flexibilización bajo regulación), autorización de una mayor cantidad de empresas y frecuencias, mayor descentralización del plan de rutas, tarifas más flexibles, etc. Sin embargo, ninguna de esas iniciativas ha dado resultado y solo es posible rescatar algunos cortos períodos de auge y de buen funcionamiento. Esta situación significa que a pesar de haberse instrumentado diferentes políticas alternativas, ninguna logró su sostenimiento en el tiempo.

El transporte aéreo argentino tiene aún una asignatura pendiente respecto de la necesidad de mejorar la articulación territorial entre las diferentes regiones así como de integrar a uno de los sectores productivos más dinamizadores del desarrollo en el nivel mundial: el turismo. Este sector tiene un rol fundamental en la ocupación más equitativa del territorio argentino. Sin embargo, dicho rol no podrá sostenerse en tanto el transporte, en particular el aéreo, no tienda hacia la descentralización de sus redes, históricamente convergentes en la ciudad de Buenos Aires. En este punto, el país parece aún no comprender sobre la imperiosa necesidad de descentralizar así como tampoco reconoce la necesidad de acompañar los cambios producidos en los factores de producción.

En Argentina, desde la década de 1990 el turismo es considerado por los sucesivos gobiernos como un factor principal del desarrollo socioeconómico que motivó algunas iniciativas tendientes a favorecerlo. La adecuación normativa a partir de la aprobación de la nueva ley, la definición de nuevas zonas de potencial de desarrollo, la implementación de criterios de regionalización, la búsqueda del desarrollo más equilibrado del espacio turístico nacional y de extender el desarrollo de productos a zonas donde la actividad es incipiente; el impulso a las inversiones, el apoyo a la promoción y el lanzamiento del Plan Federal Estratégico hacia el 2016, permiten dicha interpretación. Por otra parte, en los últimos años los destinos de preferencia del turismo internacional fueron los ubicados a mayor distancia de la ciudad de Buenos Aires a la vez que se acentuó el arribo de turistas de países lejanos en particular de Europa y Estados Unidos. Mientras que la demanda del turismo internacional e interno crece acentuadamente, la del transporte aéreo interno continúa con graves problemas que no permite acompañar esa evolución y más bien tiende a limitarla. El sector empresario del turismo reclama mayores frecuencias a destinos dependientes de esta modalidad, el desarrollo de rutas transversales que faciliten el desplazamiento del turismo desde el interior del país y la apertura de nuevas rutas. A su vez, la falta de coordinación entre ambos sectores, perjudican al turismo, en particular a los destinos lejanos los cuales son los concentradores de la mayor demanda internacional.

Se visualiza que a pesar de las características territoriales de Argentina, donde el transporte aéreo interno es muy apto para impulsar el crecimiento del país garantizando mejores posibilidades de ocupación territorial, a partir de incluir e incentivar a los nuevos factores de producción como el turismo son pocos los esfuerzos realizados.

Por esto, se hace necesario rescatar el aporte que realiza el CIMOP cuando reconoce que Argentina ha enfocado históricamente su sistema de transporte aéreo interno casi únicamente mediante la aplicación de una estrategia espacial de desarrollo centralizado brindando poca atención a la conectividad transversal intra-regional e inter-regional. Ese documento menciona que esa situación refleja la prioridad de la ciudad de Buenos Aires influenciada por su poder político y económico, postergando el interior.

Desde este reconocimiento dicho trabajo propone como una alternativa la posibilidad de diagramar algunos vuelos circulares, con trasbordos o sin ellos, que permitan por ejemplo, conectar Mendoza con Tucumán, Tucumán o Salta con Resistencia, Córdoba con Bariloche, sin triangular cada destino con Buenos Aires. Sin duda, si bien esta propuesta no es una



solución de fondo, contribuiría a algunas mejoras hacia la conectividad transversal entre destinos turísticos del interior del país. En otras de las proposiciones resalta como un aspecto importante la infraestructura aeroportuaria la cual debe racionalizar la cantidad de aeropuertos que operan comercialmente integrados al sistema. Considera que deben concentrar las actividades de destinos cercanos, de forma tal que la distancia no sea menor a 150-200 kms., salvo en áreas urbanas de alta densidad donde se produzcan problemas de congestión. En este aspecto hace falta realizar una revisión sobre aquellos destinos turísticos que se encuentran separados por cortas distancias que puedan optimizar el uso de determinados aeropuertos compartidos, a la vez que se contribuya a mejorar entre éstos las conectividades terrestres.

Asimismo, son necesarias las propuestas estratégicas de redes interregionales con visión de futuro que beneficien al turismo. En ese sentido no son pocos los aeropuertos argentinos ubicados en los principales destinos turísticos que cuentan con una importante intensidad de movimientos, a partir de los cuales podrían proponerse y planificarse vuelos transversales que favorecerían a esta actividad. Ushuaia, Calafate, Bariloche, Mendoza, Salta y Puerto Iguazú, son aeropuertos que por sus movimientos en función del turismo pueden asumir ese rol, así como también Córdoba. Dicha descentralización de redes debe perfilarse a separar entre las rutas operadas por empresas de primer o de tercer nivel, según el nivel de demanda de cada una. Postular una mayor articulación entre las mismas en lugar de la histórica pretensión de competencia de 'todas con todas'. Cada empresa debe tener un plan de vuelos asignado en el cual debería permanecer y fortalecerse y no, una vez autorizadas, rápidamente 'migrar' hacia las rutas troncales para cuya operación suelen no estar capacitadas técnica y operativamente, situación que las lleva rápidamente a retirarse del mercado. Por lo tanto, deben autorizarse empresas con diferentes capacidades de inversiones y operativas y en función de la demanda de cada ruta.

Los gobiernos provinciales que consideran al turismo de importancia para el desarrollo, pueden también acompañar dicho proceso mediante el sostenimiento de determinados beneficios a las empresas aéreas interesadas. Los mismos pueden generarse a partir de otorgar importes a modo de subsidios para fomentar determinadas rutas hacia-desde y en sus provincias y en destinos, por ejemplo en los cuales no existe explotación comercial u otros donde los existentes son insuficientes. Esos subsidios son otorgados dependiendo del nivel de ocupación de la aeronave de cada vuelo, garantizándose un factor de ocupación estimado del 60 % de la capacidad operativa de la misma. Esta práctica cuenta con los antecedentes implementados por los gobiernos provinciales de Salta y Santa Fe. El gobierno de Chaco también sostiene a Aerochaco, aunque su operación está a cargo del grupo privado Macair.

En otro orden, puede considerarse como necesaria la mejora en la conectividad regional con los países limítrofes con los cuales se 'comparten' productos turísticos. De esa forma, el transporte aéreo se vería beneficiado con mejores índices de ocupación, contribuyendo posiblemente a garantizar la continuidad de los servicios. A modo de ejemplo, es razonable pensar, debido a los requerimientos de la demanda por turismo, que los vuelos entre Ushuaia y El Calafate pueden ser extensivos hacia los destinos de Punta Arena y Puerto Natales, en Chile; en el noroeste aquellos que operan desde Salta y Jujuy puedan prolongarse a San Pedro, Arica o Iquique, en Chile; o Tarija, Uyuni, Potosí, en Bolivia, por citar algunos casos.

La mayor autorización de vuelos no regulares²⁰ como también empresas de bajo costo hacia destinos turísticos masivos, tanto a empresas nacionales como extranjeras, permitiéndoles operar de forma directa –no vía Buenos Aires- desde su país de origen y

²⁰ En las altas temporadas de ski son autorizados limitadamente y básicamente desde Brasil hacia Bariloche y Malargüe (acceso a Las Leñas).



hasta los destinos que justifican dichos servicios, son otros de los posibles paliativos a implementar.

A partir de las consideraciones expuestas, permanecen aún algunos interrogantes. ¿Dónde se encuentran las limitaciones para adoptar decisiones políticas que no continúen perjudicando a una de las actividades de mayor crecimiento de los últimos años? ¿Dónde se encuentran las limitaciones para sostener rutas aéreas transversales que contribuyan a una articulación territorial más equitativa a la vez que perdurables en el tiempo? ¿No debería considerarse en los análisis, el histórico inconveniente que el país encuentra en su extensión territorial y en la fuerte concentración de la población en el área pampeana -donde esta modalidad de transporte se hace menos necesaria-, y/o los grandes vacíos poblacionales en vastas regiones del país que no generan la demanda suficiente para sostener los servicios de esta modalidad del transporte? ¿Podrá encontrarse otro fundamento en la falta de adaptación de las políticas públicas a los cambios acontecidos en los factores de producción? o, ¿en cuáles han sido a través de las décadas de flexibilización, las características de los nuevos emprendedores que han incursionado en el transporte aéreo respecto de su experiencia, capacidad operativa y de inversión?

Si bien es posible aseverar que existen tanto los diagnósticos como los pronósticos, queda en evidencia, la necesidad de una definición e implementación de políticas conjuntas entre ambos sectores. Debe considerarse e implementarse la mejora de la oferta del transporte aéreo en función de las necesidades generadas por el importante crecimiento del turismo.

Para concluir, puede afirmarse que la falta de políticas que armonicen el transporte aéreo interno, a las necesidades del mercado turístico reciente limitará el desarrollo de esta actividad en particular en aquellos destinos alejados. Resta resolver con rapidez los vacíos de las comunicaciones aéreas, los importantes desequilibrios regionales, la consideración de la dispersión territorial y de las extensas distancias existentes entre los principales destinos turísticos; la necesidad de tender hacia la descentralización del transporte aéreo que facilite la conectividad desde el interior del país y garantice un desarrollo del turismo de forma sostenida.

A modo de cierre se aceptan los fundamentos del CIMOP cuando reconoce que el tratamiento de la infraestructura -y de los servicios- no puede estar disociado de una estrategia de desarrollo regional y de ordenación del territorio los cuales deben ser estudiados desde una visión global y de forma conjunta. Y rescata: *“El territorio argentino se encuentra sometido a un proceso de refuncionalización, producto de las transformaciones desarrolladas en el país y de las megatendencias globales. En este proceso, las regiones se encuentran en reconversión de sus actividades [...]”*. Desde esta perspectiva el turismo argentino se encuentra cumpliendo un rol fundamental que el transporte aéreo interno debe apoyar y acompañar para su sostenimiento en el largo plazo.

Para concretar esa refuncionalización se requiere que el sistema de transporte se re-adapte y optimice de forma permanente, o por lo menos cuando los cambios así lo requieran. En Argentina dicha responsabilidad aún está pendiente.



BIBLIOGRAFÍA

ACERENZA, M. *Administración del turismo*, México, Editorial Trillas, 1995.

Aerolíneas Argentinas, 'Plan de vuelos', disponible en: www.ar.com.ar, ingresado 27/10/08.

Aeropuertos Argentina 2000 'Arribos y partidas de vuelos', disponible en: www.aa2000.com.ar, ingresado el 03/11/08.

Andes Líneas Aéreas, 'Plan de vuelo', disponible en: www.andesonline.com.ar, ingresado el 30/10/08.

BLASCO, A., *Turismo y Transporte*, Madrid, Editorial Síntesis, 2001, cap. 2, pp. 27/39.

BOISIER, S. 'Globalización, geografía política y fronteras', Chile, Versión magnética, 2002.

CAMARA ARGENTINA DE TURISMO 'Visión sobre transporte aerocomercial en Argentina', Buenos Aires, 2005.

CAMMARATA, E. 'Las fronteras en el contexto modernidad-mundo. El turismo como eje de desarrollo e integración regional' en Revista Turismo no Contexto Internacional, I Foro Internacional de Turismo, Foz do Iguaçu, 2008.

CIMOP, Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas, 'Una visión estratégica del transporte en la Argentina, horizonte 2010', Buenos Aires, 2003.

CLAVE, S. (coord.), *Planificación territorial del turismo*, Barcelona, Ediciones UOC, 2005.

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE MERCADO Y ESTADÍSTICAS, SECRETARIA DE TURISMO DE LA NACIÓN (2007), 'Evolución de la oferta hotelera en la República Argentina', en <http://www.turismo.gov.ar>

ITURRIZA, J. 'Transporte y ordenamiento territorial' En seminario de transporte y organización territorial, San Miguel de Tucumán, 1993.

LADE, 'Plan de vuelo', disponible en: www.lade.com.ar, ingresado 27/10/08.

LEYES, DECRETOS y RESOLUCIONES PARA LA REFORMA DEL ESTADO, Editado por Diario Ámbito Financiero, Buenos Aires, 1989.

MADOERY, O., *Otro desarrollo. El cambio desde las ciudades y regiones*, UNSAM EDITA, Buenos Aires, 2008.

MINISTERIO DE ECONOMIA y OBRAS y SERVICIOS PUBLICOS. SECRETARIA DE TRANSPORTE, Compendio estadístico del sector transporte en la Argentina, 1993 y 1998.

MINISTERIO DE ECONOMIA y OBRAS y SERVICIOS PUBLICOS. SECRETARIA DE TRANSPORTE, El transporte aéreo de cabotaje en Argentina. Análisis de niveles de competencia alternativos, 1993.

MULLER, A., 'Evolución y perspectivas del transporte interurbano de pasajeros' En seminario y organización territorial, San Miguel de Tucumán, 1993.

NACIONES UNIDAS, Principales cuestiones de transporte que interesan a los países en desarrollo en el tercer decenio de las Naciones Unidas para el desarrollo, 1981-1990, Nueva York, 1983.

OHMAE, K., *El próximo escenario global*, Grupo Editorial Norma, Bogotá, 2005.

ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, 'Anuario 2008', Sistema informático enviado 04/11/09.

ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, 'Movimientos de pasajeros aeropuertos argentinos grupo A y B 2008', Sistema informático enviado 04/11/09.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO, *Estudio piloto sobre las relaciones entre las políticas de infraestructura y las políticas de equipo y desarrollo del turismo*, Madrid, 1992.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO, *Políticas de aviación y de turismo. Saldo de beneficios*, Madrid, 1998.



ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO, *El turismo en la era de las alianzas, fusiones o adquisiciones*, Editorial OMT, Madrid, 2002.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO, 'Estadísticas de actualización anual', en <http://world-tourismo.org/español>.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO, *Turismo panorama 2020*. Editorial OMT, Madrid, 1998.

POTENZE, P., *Catálogo historia del transporte aéreo argentino*. Buenos Aires. Edición del autor, 1998.

RICAUTE, C., 'Turismo, Sustentabilidad y Gestión Local en el Municipio de Ixtapan de la Sal, México', Tesis de Maestría en Estudios Físicos y Socioeconómicos del Turismo, UAEM, 2001.

ROCCATAGLIATA, J. *Geografía y políticas territoriales. La ordenación del espacio*. Buenos Aires. Editorial Ceyne, 1994.

SECRETARIA DE TURISMO, 'Turismo 2016, Argentina Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable', en formato CD ROM, 2005.

SECRETARIA DE TURISMO, 'Guía de oportunidad de inversión para el sector turismo' 2006-2007, disponible en: <http://turismo.gov.ar>.

SEGUI PONS, J. y otra, *Geografía de redes y sistemas de transporte*, Editorial Síntesis, Madrid, 1991.

SEPÚLVEDA, P., 'La liberalización del transporte aéreo en América Latina'. Miméo del Seminario Internacional sobre Turismo y Transporte aéreo, Buenos Aires, 1995.

SERRANO RODRIGUEZ, A., 'Transporte y territorio' En seminario de Transporte y organización territorial, San Miguel de Tucumán, 1993.

Sol Líneas Aéreas, 'Plan de vuelo', disponible en: www.sol.com.ar, ingresado el 30/10/08.

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL (2007/8) 'Evolución de la oferta y la demanda de cabotaje', disponible en: <http://www.minplan.gov.ar>.

WALLINGRE, N., 'Transformaciones en el transporte aéreo de Argentina debidas a la Reforma del Estado', en Estudios y Perspectivas en Turismo, Vol. 10, Números 3 y 4, CIET, Buenos Aires, 2001.

WALLINGRE, N., 'Limitaciones de la política del transporte aerocomercial argentino al desarrollo del turismo.' Comunicación presentada en el Congreso de la Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo. Universidad Nacional de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras y Facultad de Ingeniería, Buenos Aires, noviembre de 2007.

WALLINGRE, N., *Transporte aéreo en turismo*, Buenos Aires, Ediciones Turísticas, 2003.

WALLINGRE, N. y TOYOS, M. *Diccionario de turismo, hotelería y transportes*, Buenos Aires, Edición de las autoras, 1998.



Noemí Wallingre (nwallingre@unq.edu.ar).

Licenciada en Turismo. Magíster en Desarrollo Local (Universidad Nacional de San Martín y Universidad Autónoma de Madrid). Diplomada en Gestión Hotelera. Profesora asociada Universidad Nacional de Quilmes, Universidad del Salvador y Universidad Autónoma de Entre Ríos, Argentina. Directora Licenciatura en Hotelería y Turismo Universidad Virtual de Quilmes y Maestría en Desarrollo y Gestión del Turismo, Universidad Nacional de Quilmes. Miembro del Consejo de Decanos y Directores de Unidades Académicas relacionadas con la enseñanza del turismo (CONDET), Argentina.